货车司机复工复产，关系着全家生活收入，也反映出上下游行业的整体景气——

大货车忙起来喽！

本报记者　**汪文正**

“春节过后，货源一下子少了很多，真着急！”“现在好了，接单越来越频繁，一天比一天忙，真开心！”——疫情发生以来，奔忙在路上的货车司机们，感受着中国经济跳动的脉搏。

从沿海到内地，从高速公路到县道乡道，由数千万台货车行驶轨迹汇成的洪流，不分日夜奔涌在中国版图之上。一条条流动的曲线在加速、在拓宽，见证着携手抗疫、复工复产的步伐。他们运了哪些货？跑了哪些地方？在路上的几个月来，他们经历了怎样的故事？

▶3月25日，西部陆海新通道新开重庆长寿首发铁海联运班列（重庆长寿—广西钦州）集装箱货车在长寿经开区等待发车。货物由集装箱货车运至重庆团结村车站后，登上西部陆海新通道铁海联运班列运往广西钦州，随后发往越南、印度、巴基斯坦等国家。

黄　伟摄（**新华社**发）

▶在湖北武汉西高速收费站交通卡点，执勤人员向一名货车司机核验身份信息，确保来汉人员安全有序流动。

新华社记者　**李　贺**摄

▶在江苏省苏州市一家大型商贸仓储物流企业，百余辆货车整装待发。目前，苏州商贸仓储物流企业配送、运输平稳有序。

计海新摄（**人民视觉**）

“特殊时期，保米面粮油运输也是保民生，货车司机责无旁贷！”

今年以来，江苏淮安的货车司机孟淮宁一直奔波于省内线路上，通过中储南京智慧物流科技有限公司（简称“中储智运”）信息平台接单，把省内各地生产的大米、食盐运往长三角各大城市。“特殊时期，保米面粮油的运输也是保民生，我们货车司机责无旁贷！”

开门七件事，柴米油盐酱醋茶。食用盐和大米，是老百姓日常生活中一天也不能缺少的生活必需品。苏北地区是中国重要的粮食和盐产地，而在人口密集、城镇化程度高的长三角地区，居民每天都要消费巨量的食用盐和大米，从产地到市场的转运很大程度上依赖公路运输。

为了做好防疫物资、重要生产物资、生活物资的运输，早在今年2月份，交通运输部、商务部等部门宣布，疫情防控期间所有运输车辆全部免收通行费，按照不停车、不检查、不收费、优先便捷通行的原则畅通绿色通道，免费不免服务。

各级交通运输部门、企事业单位和交通从业者都行动起来，保通保畅、保供保运，保证物流供应链畅通。许多个像孟淮宁一样的货车司机站了出来，把群众日常生活所必需的生活物资从厂房、港口运往都会、市镇，让它们得以进入百姓的家门、端上百姓的餐桌。

苏北沿海地区出产的“淮盐”在全国负有盛名。疫情发生以来，中储智运与江苏省盐业集团旗下子公司合作，联系货车司机接单，将食盐运往上海等地，既保障了民生物资供应不辍，也为像孟淮宁这样的货车司机提供了稳定货源。

“这些食盐发货量大。始发地是淮安市淮安区，货源就在家门口，四五天跑一个来回，一趟能挣两三千元。”孟淮宁介绍，疫情发生之初，货车上路需要办理的手续比较繁琐，为了优先保供应，中储智运与合作单位为司机快速办理了通行手续、出入证明等，并在现场装货地为司机提供口罩和体温检测，每天询问出车司机的体温等身体健康状况，最大程度保障司机在参与保供应过程中的安全与健康。此外，中储智运还为参与防疫物资运输的司机提供免费润滑油，承担平台运输救援物资的保险费用，并为平台司机提供了超千份新冠肺炎保险。

“为了保供应，政府出台了高速免费、快速通关等好政策。以前舍不得走高速的卡友，如今也开始走高速了。不论是居民生活物资还是一线急需的抗疫物资，都可以更加畅通无阻地送达。道路畅通，货源和运价有保证，参与的司机更多了，完成每单货运任务的时间更短了。”孟淮宁说。

复工复产，司机们重新坐进驾驶室，道路货物运输恢复正常水平

物流业牵动着第一、二、三产业的各个行业，货车司机复工复产关系到上下游行业的整体景气。

宁夏中卫的申国金师傅主要跑长途，将内蒙古乌海、鄂尔多斯等地的煤运往新疆阿克苏、吐鲁番、哈密等地。新疆盛产棉花，从那里返程可以承运不少跟棉花相关的货物，如棉籽、棉粕、棉壳等。往返运输的货物各有各的大用处。

“原煤运到洗煤厂净化脱硫，精煤运到焦化厂或炼钢厂。还有棉花，浑身都是宝：棉籽能榨油；棉粕是榨油后的副产品，运到奶牛养殖场做饲料；压缩棉壳是制作菌棒的重要材料，有了菌棒就可以栽培蘑菇、木耳，很多地方以培育食用菌作为扶贫产业，需求非常大。这些都是我们的货源。”申国金说。

产业离不开司机，司机也离不开产业。货车司机大多上有老、下有小，不少人还背负着车贷。对于他们来说，要挣钱养家、偿还贷款，复工复产一样拖不得。

“疫情刚发生时，很多企业不再正常发货，货源难找。我每天关注各个信息平台上的货源情况，看附近有没有单子，就怕没活可干，那段时间可真是愁死我了。”孟淮宁是家中的顶梁柱，有年迈的母亲、读初中的女儿，妻子全职在家照顾老人孩子，他急切地希望尽快恢复到平时的工作节奏。“一家四口全都指望着这辆车挣钱，如果一天不出车，就一天没有收入。”

同样焦急的还有申国金，他有一辆按揭贷款购买的陕汽重卡六轴车，每月都要还款14000余元，“像我这样按揭购车的司机不在少数，如果不出车，拿什么还贷款呢？”幸运的是，考虑到突发疫情，申国金通过中储智运平台所借的车贷可以延期还贷1个月，这让他稍稍松了一口气。

随着司机们重新坐进驾驶室，驶上阳关道，税收数据也见证着物流业复工复产的进程。

国家税务总局4月29日公布的税收数据显示：占交通运输比重近50%的道路货运业销售收入达到去年可比口径的98.7%，反映道路货物运输已恢复正常水平，由此拉动货车销售较快增长，4月份以来全国货车销量同比增长37.9%。

疫情期间高速公路免收过路费，让司机们的复工复产之路更加畅通。从2月17日到5月5日，收费公路3次延长了免费通行政策。除了降低公路港口收费，还有多式联运、无车承运人的不断发展……卡友们发现，物流成本实实在在地降低了。“高速公路免费走，成本一下子就省了不少，我跑新疆那一片，一趟原本400多元路费，降到200元左右，少交了一半多。”申国金说。

“最近油气价格低，也给货车司机复工复产减轻了压力。我这个车烧天然气，最近新疆的LNG（液化天然气）价格是4.8元1千克，甘肃4.5元一千克，宁夏最便宜，还不到4元1千克。”申国金的车限重49吨，一趟可以拉48吨左右货物，他给记者算了一笔账：“去程拉精煤，之前每吨运价350元左右，高速重新收费后涨到400元，返程时拉棉制品或原煤，运价要低些，算上加气、过路费，跑一个来回要七八天，能净赚7000多元。”

“工厂、仓库、港口都转起来了，虽然忙，但心里踏实！”

交通部数据显示，从公路恢复收费的5月6日到5月17日，全国路网车流量日均增长16.34万辆次，其中货车增长5.95万辆次。公路恢复收费并没有影响司机收入，“公路恢复收费，运价跟着也相应上升。重新收费没有一下子涨回疫情前的水平，而是今天涨10块、明天涨20块，逐渐回调，给司机们一个适应的过程。”申国金说。

取消省界收费站，让全国高速连成了“一张网”，ETC使用比例大幅提升，5月17日，使用ETC在出入口收费站不停车快捷通行的车辆占比达64.09%，比去年同期提高21.89个百分点。“路上车多了，收费站外货车排起的长队却短了，办理了ETC，原先跑八九天的线路，现在一个星期就能完成。”申国金说。

不论是看新订单指数还是业务活动，中国的公路经济正在回暖。根据中国物流与采购联合会发布的数据，4月份，中国物流业景气指数达53.6%，较上月回升2.1个百分点；业务总量指数、新订单指数分别比上月回升2.1和4.8个百分点；运价也在恢复，4月公路物流运价指数为98.5点，同比增长0.6%。订单在增多，物流需求逐步恢复，物流业务活动正趋于活跃。

经济重回正轨，货源、运价稳定了、货主的发货量增加了，卡友们对此有着切身体会。

“从1月底到现在，我接单越来越频繁。货源稳定了，就不用担心返程空车的问题。刚复工的时候，时不时返程还会跑空车，到2月底以后基本就不存在这种情况了，去程运盐，返程也有货可以拉，比如铜板、塑胶颗粒还有碱产品等。”孟淮宁说。

过去，孟淮宁主要跑长途，货源好找。“老母亲年纪越来越大，女儿马上要中考，我想多陪陪家人，今年开始就不跑长途了。原以为跑省内中短途货源少，加上疫情影响，肯定没得挣，没想到经济恢复得不错，企业货源重新起来了，加上有中储智运等信息平台，不愁没货拉。”

有着同样感受的还有河北秦皇岛的刘师傅，“随着疫情防控形势越来越好，明显接单多了。跑一个来回就是两单以上，从疫情发生到现在，我已经接了179单。我有个朋友比较拼，线路和我差不多，仅2月到4月，3个月就跑了215单。”

刘师傅只跑短途，1天就能完成一个来回。他去年冬天刚买了新车，一辆价值36万元、载重33吨的国产6轴卡车，每月要还月供近万元。为了偿还车款，刘师傅也起早贪黑地奔忙在渤海湾各个港口之间。

每天凌晨两三点钟，他就披星戴月地出发了，将本地的砂石建材等货物运到天津港，返程时在京唐港、曹妃甸港装载从海外进口的铁粉，运往迁安、昌黎、卢龙等地的钢铁厂，到家时已是华灯初上时分。

“工厂、仓库、港口都转起来了，货源有的是。到天津的建材每吨运价30余元，把铁粉拉回来每吨是18元左右，一趟来回15个小时，刨除油费路费，能落下六七百元。”刘师傅说，“虽然忙，但心里踏实！”

外卖拉动餐饮业七成营收增量

创造多样化需求，带来新的利润增长点——

本报记者　**李　婕**

近几个月，外卖成为许多餐饮企业应对疫情冲击的突破口。外卖业务对餐饮企业运转究竟起到怎样的作用？日前，中国贸促会研究院发布《外卖业务对餐饮业高质量发展的作用研究》报告。数据显示，2019年，外卖对餐饮企业利润增量的贡献同比增长56%，在餐饮业总营收与总利润的增量中，分别有75%和65%是由外卖拉动的。

《报告》认为，外卖业务对餐饮行业高质量发展的首要作用是培养了消费者，从需求端为餐饮行业创造更多机会。调查显示，54.95%的受访消费者表示因为餐饮外卖服务而增加了每周的餐饮支出。餐饮外卖也创造了更加多样化的消费需求。数据显示，1/5的消费者会使用餐饮外卖服务享受下午茶与夜宵；23.58%的消费者在旅游景点使用餐饮外卖服务，还有4.72%的消费者通过外卖满足在高铁上的用餐需求。

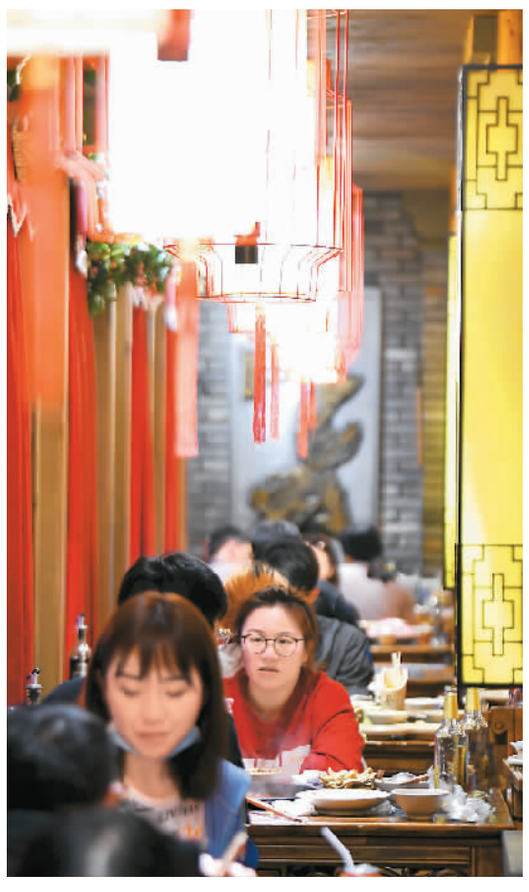
研究结果表明，外卖对餐饮业的收入贡献率显著上升。最近3年，所有样本城市外卖对收入总额的贡献率逐年增长，至2019年已经达到17.44%。外卖业务正在改变着餐饮企业利润格局，使餐饮企业在堂食以外，又打造了一个新的利润增长引擎。

外卖业务对餐饮行业高质量发展的作用，还表现在完善产业生态，加快行业转型升级，增强行业应对不确定因素的能力。餐饮外卖培育了更多餐饮新生态，包括孕育出外卖代运营服务供应商、建立共享厨房、派生跑腿代购等。调查显示，41.53%的餐饮门店与外卖代运营公司合作过。外卖代运营的专业化，增加了餐饮行业的附加值。

中国贸促会研究院国际贸易研究部主任赵萍认为，外卖业务飞速发展延长了餐饮行业的产业链，形成了餐饮新生态，在这个生态中，餐饮企业和外卖平台共同处于核心地位。在共抗疫情的过程中，外卖平台也发挥了其应有的企业社会责任。比如美团率先推出“无接触配送”服务，并提供3.5亿元专项资金支持全国餐饮企业恢复经营等。

防疫期间，外卖业务对餐饮企业维持运转、稳定现金流的重要作用更加凸显。国务院发展研究中心市场经济研究所研究员任兴洲认为，疫情的冲击，让过去一些没有经营外卖业务的餐饮企业转而专注于线上业务。但是线下与线上业务是两种不同的思维模式，对于这些餐饮企业来说，要尽快适应互联网的经营节奏，调整自己经营外卖业务的思路。同时应清醒地认识到，仅靠刚刚起步的外卖业务来覆盖所有堂食的固定成本是不现实的。

北京大学法学院副院长薛军则认为，餐饮企业与外卖平台双方应该本着互利共赢的原则，根据市场经济规律开展合作，共同把餐饮外卖规模做大，为餐饮行业发展注入更强的增长动力，并在更大的外卖市场上共同获益，尽可能地释放外卖对餐饮企业高质量发展的带动与促进作用。



近日，四川省成都市的火锅店逐渐恢复营业。图为成都市锦江区商业场街的一家火锅店内，顾客正在就餐。

新华社记者　**王　曦**摄